Comisión de Industria, Energía y Minería

Carpetas Nº 2221 de 2002 y Nº 2780 de 2003

Versión Taquigráfica N° 1783 de 2003

# GAS DESTINADO A SER DISTRIBUIDO A TRAVÉS DE REDES Y DUCTOS
## Carpeta Nº 2221 de 2002

# GAS NATURAL COMPRIMIDO Y GAS LICUADO DE PETRÓLEO
## Carpeta Nº 2780 de 2003

# IMPUESTO ESPECÍFICO INTERNO APLICABLE A LOS COMBUSTIBLES GASEOSOS CON DESTINO A SU UTILIZACIÓN EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES

**Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 15 de mayo de 2003**

**(Sin corregir)**

**PRESIDE:** Señor Representante Ruben Obispo.

**MIEMBROS:** Señores Representantes Álvaro Alonso, José Homero Mello, Alberto Perdomo y Juan C. Siazaro.

**DELEGADOS DE SECTOR:** Señores Representantes Félix Laviña y Raúl Sendic.

**ASISTEN:** Señores Representantes Artigas A. Barrios y Walter Vener Carboni.

**INVITADOS:** Por el Ministerio de Industria, Energía y Minería, señor Ministro doctor José Pedro Bordaberry; contador Roberto Acle Tammaro, Subsecretario; ingeniero Álvaro Bermúdez, Director Nacional de Energía e ingeniero asesor Jacques Montouliu.

Por la Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua (URSEA), economista Carlos Costa, Presidente.

**SEÑOR PRESIDENTE (Obispo).- Habiendo número, está abierta la reunión.**

La Comisión da la bienvenida al señor Ministro de Industria, Energía y Minería e interino de Turismo, Juan Pedro Bordaberry; al señor Subsecretario, contador Roberto Acle Tammaro; al señor Director Nacional de Energía, ingeniero Álvaro Bermúdez; al señor Presidente de la URSEA, economista Carlos Costa y al señor asesor, ingeniero Jacques Montouliu Fusario.

El motivo de la convocatoria es tratar un tema que la Comisión tiene a estudio y que ya ha sido objeto de un planteo general, es decir, el gas natural comprimido, el gas licuado de petróleo y, específicamente, el proyecto de ley del Poder Ejecutivo, que propone una modificación relacionada con la tributación del Impuesto Específico Interno aplicable al combustible gaseoso con destino a la utilización en vehículos automotores.

**SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA E INTERINO DE TURISMO.- Hay tres temas que sería interesante tratar por separado para mayor claridad. El primero es el proyecto de ley sobre gas destinado a ser distribuido a través de redes y ductos; el segundo, un proyecto de ley para la autorización del gas natural vehicular, y el tercero, la propuesta elevada por el Poder Ejecutivo de adecuación de la carga tributaria del gas con destino a vehículos, concretamente, la equiparación a la tributación de la nafta.**

Con respecto al primer tema, ya comparecí ante en esta Comisión y reitero lo que dije en su momento. Fue un proyecto elaborado por mi antecesor en el Ministerio, el doctor Sergio Abreu. Creo que es un proyecto moderno, que contempla la orientación actual sobre el combustible en general. Identifica claramente que el Poder Ejecutivo fija la política y que existe una Unidad que regula y empresas que compiten en el mercado, y así, me parece que es bueno que suceda. Esto que nos parece tan sencillo, a veces, puede ser que no lo parezca tanto. ¿Por qué digo esto? Porque en este país, antes, la misma empresa competía en el mercado, fijaba las políticas y regulaba; por suerte, todos hemos alcanzado la madurez en el sistema y entendemos que se trata de tres cosas distintas y que, por lo tanto, conviene que tengan un tratamiento separado.

Con posterioridad a mi visita, concurrió el señor Director Nacional de Energía. Se le hicieron algunas preguntas y las aclaró. Él ha preparado un informe, principalmente referido a dos modificaciones que proponía UTE. Una es relativa al artículo 5º del proyecto, que en realidad es más un tema de claridad jurídica que de la actividad del Poder Ejecutivo en sí. Los abogados del Ministerio entienden que, como estaba redactado inicialmente, no tenía cambios. Esto es a fines aclaratorios y lo que se dice exclusivamente es que el control administrativo y la legitimidad de las actividades que realizaría el Poder Ejecutivo son sin perjuicio de la intervención que pueda competerle conforme a lo preceptuado en el artículo 4º. O sea que, en realidad, está haciendo una aclaración con respecto al artículo anterior; no es una cuestión de vida o muerte.

Después, el señor Director Nacional hace una pequeña aclaración con respecto a su comparecencia en lo que refiere a la afectación de derechos adquiridos en el pasado. Trajo este informe por escrito y lo vamos a entregar a la Comisión.

Creo que sobre el proyecto de ley no existe discrepancia alguna entre el Poder Ejecutivo y esta Comisión.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Precisamente, esperábamos las aclaraciones. El proyecto ya ha sido discutido y solo resta que los sectores fijen su posición, y votar.**

**SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA E INTERINO DE TURISMO.- El segundo punto es el relativo al proyecto de ley que establece la autorización, a partir de noventa días de la aprobación de la ley, del uso del gas natural comprimido como combustible para vehículos y la orden al organismo correspondiente de establecer las normativas a que deben ajustarse los vehículos que usen ese sistema.**

Personalmente, sin ánimo de entrar en su consideración, creo que este proyecto de ley ha perdido objeto porque, hace aproximadamente un mes y medio, el Poder Ejecutivo instruyó a la Unidad Reguladora de los Servicios de la Energía y el Agua que establezca la reglamentación necesaria para la autorización del uso del gas natural vehicular en el país. La Dirección Nacional de Energía ya realizó los estudios y reglamentaciones,

de acuerdo con la ley de creación de la URSEA que establece que le corresponde realizar una audiencia pública. Esa Unidad está fijando los últimos detalles y creo que antes que el proyecto de ley atraviese todo el trámite legislativo en las dos Cámaras, el procedimiento habrá terminado. No se trata de discutir si la ley es buena o mala, porque el mismo día en que se rebajó el precio de la nafta y se envió al Parlamento el proyecto de adecuación tributaria del gas natural con destino vehicular respecto a las naftas, se instruyó a la URSEA que reglamentara la actividad.

Quiero aclarar que esas tres decisiones que se tomaron ese día son independientes. No hemos condicionado la reglamentación del gas natural vehicular a la aprobación del proyecto de adecuación tributaria ni tampoco condicionamos la rebaja de la nafta a ninguna de las dos cosas. Son tres decisiones independientes que se tomaron el mismo día y que van por carriles separados, sin influir mutuamente.

Para conocer más sobre el procedimiento, podemos escuchar al señor Presidente de la URSEA que está trabajando en base al reglamento que envió la Dirección Nacional de Energía.

**SEÑOR COSTA.- Efectivamente, como decía el señor Ministro, la URSEA está abocada a culminar el proyecto de reglamentación para el uso de gas natural comprimido en vehículos, tal como fue instruida por el Ministerio. Para ello se ha tomado como base un estudio realizado por el ingeniero Zabalza para la Dirección Nacional de Energía el año pasado, que está siendo complementado con el estudio de la normativa de otros países como Canadá, Nueva Zelanda e Italia.**

Estimamos que en el mes de junio estaremos en condiciones de poner esto en consulta pública. Recuerdo a la Comisión que este procedimiento tiene un plazo mínimo de diez días y un máximo de treinta días. Si el Ministerio lo considera de carácter urgente, obviamente, vamos a dar el mínimo plazo, aunque lo normal es que para temas importantes demos el máximo. Luego de esa instancia, se reciben todas las sugerencias y contribuciones de los ciudadanos y la Unidad tiene la obligación de pronunciarse aceptando o rechazando las sugerencias por motivos fundados.

Una vez procesadas las contribuciones, se dicta la reglamentación que deja abiertas otras instancias para aquellos agentes o ciudadanos que no queden conformes con la reglamentación del ente regulador, quienes podrán apelar a otras instancias del derecho administrativo, por ejemplo, ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo.

En concreto, en junio, la URSEA estaría en condiciones de poner en consulta pública el proyecto de reglamento.

**SEÑOR MELLO.- Ya que están presentes integrantes de la URSEA, que es la encargada de preparar la normativa sobre el uso del GNC en vehículos, nos gustaría saber la razón de la demora en instrumentar el documento correspondiente y cuáles fueron los escollos más grandes para su elaboración. Sabemos que hay abundante documentación al respecto en Canadá, en Argentina y en muchos lados, pero nos gustaría que explicaran cuáles son los aspectos más difíciles en cuanto a la elaboración de la normativa, porque diversos sectores de la población están esperando esa consulta pública a junio, como está planteada.**

**SEÑOR COSTA.- Como ustedes sabrán, un buen vino no se hace en un día, y la idea es elaborar una reglamentación que constituya los cimientos para los próximos diez años. Entonces, pido un poco de tiempo, porque, además, la URSEA fue constituida en enero y la instrucción del Poder Ejecutivo data de hace un mes y medio.**

Además, la normativa es bastante sustanciosa, y si bien existe un estudio del año pasado del ingeniero Zabalza, es de tipo técnico y llevarlo a la reglamentación implica todo el detalle jurídico, que -como ustedes sabrán-, a veces, lleva más tiempo que los aspectos estrictamente técnicos. También es cierto que lo estamos corroborando con otras experiencias como las de Nueva Zelanda, Italia, Canadá, Argentina, etcétera.

Reconocemos que algunos agentes están un poco ansiosos por que salga a la luz cuanto antes, pero, en mérito de hacer las cosas bien y de sentar los cimientos para los próximos cinco o diez años, creemos que es mejor que el regulador se tome el plazo que se le otorgó y haga las cosas como debe ser, porque, a veces,

haciéndolas con apuro se puede cometer errores que después lamentamos. No estamos pidiendo demasiado tiempo, estamos hablando de junio; cuando la situación es para los próximos diez años, creemos que un mes no va a cambiar sustancialmente las cosas.

Hemos recibido solicitudes de algunos interesados de entablar un diálogo más directo con respecto a la reglamentación que se está preparando, pero el ente regulador ha considerado que no es conveniente porque, justamente, la instancia de la consulta pública lo que busca es transparentar el "lobby" en un buen sentido. Entonces, el que tenga que decir algo, que lo diga y que se entere todo el mundo, en vez de reunirse entre cuatro paredes y después sacar las cosas a la calle. Somos conscientes que hay un par de agentes que están muy ansiosos, pero yo pongo a consideración de la Comisión que a veces, como todos sabemos, los intereses particulares no van de la mano con los intereses generales. La responsabilidad de la Unidad Reguladora es velar por los intereses de los consumidores y consideramos que la instancia de la consulta pública es lo más apropiado.

**SEÑOR PERDOMO.- Es un gusto recibir nuevamente al señor Ministro, al señor Subsecretario y a integrantes de la URSEA.**

Al final de su intervención -fue lo que pudimos escuchar dado que llegamos tarde, por lo que pedimos disculpas-, el señor Ministro hacía referencia a la necesidad de contar con esta reglamentación para hacer posible la utilización del GNC, diferenciándola de la iniciativa tributaria como dos canales diferentes, lo cual parece ser una metodología más que razonable que permite ganar tiempo desde este otro punto de vista que nos aclaraba el economista Costa, dado que el tema tributario no es menor a los efectos de la aplicación, aunque, sin duda, es complementario.

Ayer hablábamos con la gente de la Cámara Uruguaya de Gas Natural Vehicular Comprimido y yo decía que mirando avisos de prensa en la semana pasada, averiguando personalmente en lugares donde se instalan estos aparatos de GLP, conversando con gente y viendo en las granjas de Canelones algunos tractores con las garrafas de supergás colgadas -parece ser el nuevo paisaje de una parte del noreste de ese departamento-, queda demostrado que existe una realidad que está por encima de nuestros tiempos.

Algunas personas que se están dedicando a la colocación de esto y algún beneficiario con el que hemos hablado, nos decían que hay varios miles de equipos instalados. Preguntamos si técnicamente era posible adaptar estas instalaciones al GLC y nos decían que no. Esto quiere decir que hay unidades -es imposible determinar su cifra- que usan este recurso de la garrafa que no es reconvertible a GNC porque es un aparato especial para usar con GLP.

Hay un decreto de 1974 al respecto. Hoy tenemos la certeza acerca de algunos temas difíciles de solucionar desde el punto de vista de la seguridad, etcétera, que implica la utilización de estos elementos. Hace algunas semanas en Buenos Aires veíamos cómo funcionaba el tema de GNC en cuanto a los mecanismos de seguridad, a la rotulación de los tanques y una serie de cosas que en las garrafas no existe. Es un sistema más frecuentemente utilizado de lo que uno piensa, porque hay un sinnúmero de gente en la calle, distribuidores y demás, y también hemos visto garrafas a la vista en camionetas.

Yo no sé cuantificarlo -me imagino que habrá proyecciones-, pero da la impresión de que habría que hacer algo con esto, que va en crecimiento. Derogamos el decreto, lo ajustamos o realizamos una inspección más acabada, por lo menos cuando comience esto del GNC, porque se va a plantear una serie de inconvenientes con gente que gastó U$S 500, U$S 600 o U$S 700, con bajísimo poder adquisitivo, y ahora quedó presa de ese mecanismo que no se puede adaptar.

No sé si se trató el tema del GLP antes de que yo llegara, pero creo que valía la pena realizar la reflexión porque los números que va teniendo todo el mundo sobre las proyecciones de crecimiento en esto parecen ser alarmantes y habría que tomar alguna medida de fondo al respecto.

**SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA E INTERINO DE TURISMO.- Quisiera destacar que la URSEA se constituyó a principios de enero y que los estudios sobre la reglamentación que había preparado la Dirección Nacional de Energía del Ministerio de Industria, Energía y Minería se terminaron de adecuar allá por el mes de diciembre. La situación se analizó desde diversos ángulos, no solamente la reglamentación en sí sino la conveniencia o no de la autorización, el**

**aspecto tributario, que nos parece muy importante, y también el efecto de esta actividad sobre la propia refinería y sobre el eventual precio de otros combustibles que se utilizan para la producción. Desde enero hasta mayo tenemos la propuesta de reglamento terminada, la URSEA constituida, el proyecto de adecuación tributaria, y en junio la URSEA estará publicando el proyecto reglamentario. Creo que para este país son plazos más que sensatos. El señor Presidente de la URSEA no tiene porqué pedir disculpas sobre la forma en que está trabajando. Como bien dijo, se trata de una reglamentación para los próximos diez años y no solo atañe a los aspectos de consumo sino a la seguridad en los vehículos y en las estaciones de suministro de combustible. Creo que es el procedimiento lógico el que se está dando y se está trabajando intensamente. En mi última comparecencia dejé copia del borrador del reglamento para que se fueran enterando de lo que estamos haciendo.**

Respecto a lo que el señor Diputado Perdomo decía, es muy difícil establecer cuántos están utilizando ese sistema. El problema no es nuevo en el país. Si uno consulta los fundamentos del decreto del año 1974, verá que el motivo de su emisión fue que cada día existían más personas utilizando aquel sistema. Durante ese año fue la primera crisis de la OPEP y coincide con el aumento del consumo. Creo que el aumento actual del consumo de supergás debe haber estado ligado al aumento del combustible, derivado de la última guerra. En definitiva, cuando la gente no puede acceder al combustible reacciona así y busca un medio alternativo. Quizá eso fue lo que sucedió. Obviamente que la reglamentación contempla esas situaciones.

El Ministerio, como no tenía un equipo formado de inspectores para velar por la aplicación de ese decreto de 1974, lo constituyó, principalmente, a partir de un problema que se suscitó en un edificio del barrio Pocitos. Se había denunciado un escape de gas en todo el edificio y cuando llegaron los técnicos se encontraron con que provenía de un vehículo estacionado en el subsuelo y que funcionaba a supergás. A partir de allí formamos equipos de trabajo, tanto con el Ministerio del Interior, como con la Dirección General Impositiva. Muchas veces cuando nuestros inspectores llegan, no a la persona que hizo el cambio porque sería tratar de tapar el sol con las manos, sino a quienes venden los "kit" de transformación y se le pide la exhibición, se les dice que lo tienen pero no lo están usando. También se les piden facturas y dicen que no las tienen. Obviamente, no tenemos competencia para eso. Por lo tanto, hemos formado un equipo de trabajo con los inspectores de la DGI. Si esta actividad se desarrolla sin la existencia de la reglamentación, todos corremos peligro por razones de seguridad. Inclusive, en aquel asunto inicial en el que intervino el doctor Eguren, el Ministerio participó activamente en el expediente penal en el cual se establecía que había alguien violentando la normativa vigente.

Se trata de un tema que nos preocupa y sobre el que estamos trabajando. No tengo en este momento el número de inspecciones que se han hecho, pero está a disposición de la Comisión.

**SEÑOR COSTA.- Con respecto a la pregunta del señor Diputado Perdomo y complementando lo que decía el señor Ministro, quiero agregar que la URSEA tiene la responsabilidad de controlar ese tipo de infracciones. No obstante, no está trabajando en la reglamentación del uso del gas licuado de petróleo en vehículos, porque no está permitido por ley. Por lo tanto, es claro que el regulador no puede dedicarse a reglamentar algo que no está permitido legalmente. Es bueno que quede claro en la Comisión que no se está trabajando en eso porque no hay una habilitación legal para hacerlo.**

Como decía el señor Diputado Perdomo, no es fácil salir a controlar este tipo de infracciones, es casi como querer tapar el sol con un dedo. A raíz de eso el regulador consultó a ANCAP -a través de una nota enviada hace un mes y medio- acerca de la posibilidad de producir dos tipos de gas licuado de petróleo, uno que sea carburante y otro no carburante. En el caso del GLP no carburante, esto tendría la ventaja de que no perdería su poder calorífico pero no podría ser usado en vehículos. Es una solución bastante práctica y económica. No tendríamos que salir a controlar porque la gente no va a poder usar su garrafa en un vehículo porque no va a ser carburante. Esa sería la solución más inteligente -si se me permite usar esa expresión- y no que el regulador salga con un equipo de inspectores a controlar por la calle. Recuerdo a los integrantes de la Comisión que la URSEA, incluyendo a sus Directores, está formada por 14 personas, que tienen que controlar el agua y 500 estaciones de servicio. Si bien tenemos un estudio independiente que indica que el regulador debería tener 90 personas, incluyendo a los técnicos, siendo realistas podríamos llegar a 60, por lo que imagínense que con 14 personas estamos bastante lejos de ese número. Agregar a las responsabilidades que tiene el regulador, las tareas inspectivas, más allá de que se hagan en coordinación con este Ministerio, con la DGI y con el Ministerio del Interior, es bastante imposible. Creemos que una solución que ataque el

problema sería tener dos tipos de GLP, uno carburante y uno no carburante. Eso ahora está en el campo de ANCAP, que tendría que ver si la refinería estaría en condiciones de producir esos dos tipos de GLP sin mayores inversiones.

**SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA, MINERÍA E INTERINO DE TURISMO.- Sin ánimo de introducir un cuarto tema de los tres planteados, quiero agregar que esto está vinculado con las futuras plantas de envasado de ANCAP. Afectar el octanaje del gas licuado de petróleo permite que no sea utilizado para vehículos y sí para consumo familiar. Se trata de una inversión que está estimada en U$S 800.000 y que debería realizarse en las plantas de envasado de ANCAP. Reitero que se está pensando en afectar el octanaje para solucionar por esa vía el problema.**

**SEÑOR MELLO.- Como bien plantea el señor Presidente de la URSEA, no hay una ley que autorice la utilización del GLP, por eso el artículo 1º del proyecto de ley que presentamos plantea la autorización de los dos gases. En ese sentido, habría necesidad de hacer un análisis sobre este particular.**

A partir del proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo, nos interesamos en el tema. Nos vimos sorprendidos por el planteo, porque como sabe muy bien la delegación del Ministerio, este tema tiene diversos componentes o está afectado de diversos aspectos. Ya que el señor Ministro está presente, nos gustaría preguntarle el porqué de este proyecto de ley, ya que con el precio que tenía el gas y con la ley que aprobamos en el año 2002, de acuerdo con los cálculos que hemos hecho, se viabiliza la utilización de GNC. De acuerdo con el proyecto de ley que ahora está radicado en el Senado, es fácil ver que el precio es mayor que el del gasoil, se acerca al de las naftas y no va a entusiasmar a quienes podrían querer utilizar el GNC. Sé que hay muchas opiniones al respecto, pero nos gustaría saber el por qué de este proyecto de ley y ver si podemos ponernos de acuerdo en algunos aspectos que, desde nuestro punto de vista, tienen una característica y, desde el punto de vista del Poder Ejecutivo, otra.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Pasamos a considerar el proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre la tributación del gas.**

**SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA E INTERINO DE TURISMO.- Antes de ingresar a este tema voy a hacer una acotación sobre el GLP. No hay ley que prohíba su uso, lo prohíbe un decreto, y es un concepto jurídico básico que todo lo que no está prohibido, está permitido. Lo que ocurre es que no está reglamentado su uso; por ende, nadie podría instalarlo sin las condiciones de reglamentación correspondientes.**

En cuanto al por qué el Poder Ejecutivo envió este proyecto de ley de adecuación de la carga tributaria del gas con destino a vehículos, me parece que lo mejor es empezar con un paso anterior y analizar lo que ha sido la estrategia del país en materia de combustibles, no en estos últimos años de Gobierno sino desde hace treinta o cuarenta años. Cuando uno habla de las estrategias del país en estos temas tiene que ver cuál es la realidad del país, de la región y de todo lo que afecta este tipo de decisiones.

No tengo que aclarar que no somos productores de petróleo ni de gas; éste es un hecho notorio. Sí me parece importante destacar que, desde hace muchísimos años, el país tiene como parte de su estrategia privilegiar el precio del gasoil y del fueloil frenten al de las naftas. Esto no se hace porque el precio de las naftas sea menor que el del gasoil y el fueloil -no lo es-; se hace, sencillamente, porque en este país el fueloil y el gasoil se utilizan para producir en el agro, en la industria, para el transporte público, para el transporte carretero y para los fletes. Esta es una realidad y el país viene siguiendo esta estrategia desde hace ya cuarenta años; la prueba es que el precio del gasoil y el del fueloil es inferior que el de la nafta.

Estoy de acuerdo con esta estrategia. ¿Por qué? Porque los productores que compiten con otros de la región necesitan que el acceso al combustible sea por lo menos igual que el de los demás; de lo contrario, eso afecta el precio final de sus productos y los coloca en condiciones desventajosas de competencia. Creo que en eso estamos todos de acuerdo. De ahí que cuando uno habla de la política energética en cuanto a la fijación de precios e, inclusive, de fijación de impuestos a los combustibles, sin duda tiene que tener en cuenta ese norte.

En segundo lugar, es importante conocer cuál es la realidad actual del país. Hoy el país cuenta con una refinería en ANCAP. No voy a entrar en el tema de la ley que está siendo cuestionada mediante el recurso de

referéndum porque creo que no terminaríamos más esta reunión, pero sí voy a decir que existe algo que nos dan los hechos: en este país hay una refinería en la que hemos hecho una inversión y yo, como Ministro de industria, mientras la ley vigente me imponga determinadas cosas, debo tenerlas en cuenta.

¿Qué ha sucedido con esta política de diferenciación de precios? Algo que era lógico que pasara: en la medida en que el gasoil y el fueloil eran más baratos que la nafta, quienes consumían nafta se pasaron al gasoil; seguramente si le pregunto a los Diputados del interior qué combustible utilizan en sus vehículos todos contestarían lo mismo. ¿Por qué usan ese combustible? Creo que también me van a contestar lo mismo: por una cuestión de precio.

¿Qué es lo que ha sucedido entonces? Que en los últimos años ha aumentado el consumo de gasoil -no el de fueloil- y ha bajado muchísimo el consumo de naftas. Ésta es otra realidad que hoy tiene el país; creo que todos estamos de acuerdo en esto.

Dentro de esta perspectiva ingresa el gas natural como posibilidad de nuevo combustible para los vehículos. En este punto quiero hacer un aclaración: estamos hablando exclusivamente del gas natural para vehículos, no para la industria, para la generación de energía eléctrica o para el consumo en casas de familia. Todos los estudios que los técnicos del Ministerio han hecho concluyen que, notoriamente, la amplia mayoría de los vehículos que el día de mañana podrían consumir gas natural serían los que hoy consumen nafta. Esto ocurriría por muchos motivos. En primer lugar, porque la brecha de precios entre la nafta y el gas es mucho mayor que entre la nafta y el gasoil; por ende, a quien va a hacer una inversión no le será tan redituable. En segundo término, porque por más que hay avances técnicos, cuando uno pasa su vehículo de nafta a gas, puede seguir manteniéndolo con los dos combustibles, pero cuando lo pasa de gasoil a gas no puede hacerlo; por lo tanto, quien tenga que tomar la decisión y se vea más afectado por esto dirá: "De todas formas voy a seguir teniendo el vehículo a nafta", pero quien adopte la otra decisión dirá: "Me jugué al gas y no tengo certeza en cuanto a un horizonte de precio". Además, la transformación del vehículo de nafta a gas es más cara y más dificultosa; en el caso del vehículo a gasoil hay que abrir la tapa del motor y hacer una cantidad de tareas que son más caras. Por ende -en esto hay unanimidad por lo menos entre los técnicos que nos asesoran-, la amplia mayoría de quienes se van a pasar al gas son quienes consumen hoy nafta y no quienes consumen gasoil. Por lo tanto, si partimos del problema que tiene el país, que es que le sobra nafta, con esta nueva situación le va a sobrar más aún. Eso es algo que sucederá. Pero aclaro que esto no se dará mañana o el año que viene; lo vamos a acelerar de aquí a dos o tres años. O sea que si yo actuara con irresponsabilidad -en dos o tres años no estaré al frente de este Ministerio- podría decir que éste no va a hacer el problema mío, que voy a hacerme el simpático con la población y le voy a decir que va a tener un gas vehicular mucho más barato, por lo que podrá andar por las calles con menor costo. La verdad es que desde el punto de vista de crear simpatías frente a la gente sería mucho mejor no hacer lo que estoy haciendo. Pero eso sería traicionar mis convicciones sobre el tema y la responsabilidad con la que tengo que tratar estos temas en el Ministerio.

Tengo la total certeza de que de aquí a tres o cuatro años si se introduce el gas natural vehicular va a sobrar más nafta. En ese sentido, me voy a referir a otro dato de la realidad de nuestro país, que es el de la refinería. Cuando uno importa petróleo y lo refina no puede decir que va a obtener tanta nafta, tanto gasoil o tanto fueloil. Las cantidades están fijas: se obtiene tanto gasoil, tanta nafta, tanto fueloil y tantos derivados. Por ende, el país ya enfrenta la situación de que le sobra nafta y la tiene que vender a un precio más bajo o tiene que importar gasoil que es lo que le está faltando.

También analizamos qué hacer con la refinería, porque quizás alguien pueda sugerir que la cerremos. A mi juicio, de acuerdo con el planteo de este proyecto se apunta a dos situaciones que se van a enfrentar dentro de dos o tres años en el país: se cierra la refinería o se aumenta el precio del gasoil. ¿Por qué? Porque al sobrarnos nafta en la refinación, ¿quién va a pagar la operación de refinería? Lo que se vende, que es el gasoil y el fueloil. Por ende, vamos a tener que subir el precio del gasoil y el del fueloil. Entonces, el país se va a enfrentar a esta realidad dentro de dos o tres años: sube el precio del gasoil o cierra la refinería. A mi juicio, subir el precio del gasoil es una equivocación. Creo que esta no es una cuestión de autorizar a la gente o a algunos empresarios de que hagan su negocio legítimamente de venta de los "kit" a costa de los precios de la producción en el Uruguay. Entiendo que esta es una política equivocada y con la que no estoy de acuerdo. A la larga, llevarla a la práctica va a significar que nuestros productores van a quedar en inferioridad de condiciones. Además de esto, creo que el argumento que se ha utilizado para beneficiar a los consumidores es de corto plazo, porque hoy vamos a beneficiar al consumidor pero al afectar a la producción nos va a pasar lo mismo: no vamos a tener agro, no vamos a tener industria, no vamos a tener flete, no vamos

a tener transporte y, en definitiva, no vamos a tener consumidores, porque la gente no va a tener trabajo. Esta es una estrategia con la que no estamos de acuerdo, porque la que impulsa el Poder Ejecutivo, precisamente, es que haya competencia en igualdad de condiciones.

Esa tesis que hace muchos años se pensó en el país de decir que hay que bajar las aranceles para que los de afuera vengan y compitan -sin importar si están subsidiados o no, importando que el consumidor tenga un precio más bajo- llevó a que se arrasara con la industria, con el agro y con una cantidad de actividades productivas que había en el país. Creo que uno tiene que promover la competencia del mercado, pero en igualdad de condiciones. No podemos obligar al industrial uruguayo y al productor agropecuario a competir con los subsidios de Europa o los de hemisferio norte. Hoy en día con esta estrategia vamos a llenar de piedras en la carrera al productor uruguayo si a la larga le subimos el precio del gasoil y del fueloil. De ahí que a nosotros nos parece que el camino es autorizar el gas, pero en igualdad de condiciones.

El otro camino que no es subir el gasoil y fueloil es cerrar la refinería. En ese sentido, hay quien ha dicho: "Cerremos la refinería. Importemos el combustible y con eso solucionamos todo". Esta es una tesis atractiva para todos, pero al respecto quiero advertir sobre otro aspecto que también tiene que ver con la producción. Cuando uno importa gasoil o combustible refinado, el costo del flete es mucho mayor del de la importación de petróleo por la densidad. Lo que ocupa el gasoil es mucho mayor que lo que ocupa el petróleo por un tema de peso. De ahí que cualquier operación para ser rentable tendría que llevarnos a importar de las refinerías de la región. A título de ejemplo, importar el metro cúbico desde la Argentina hoy cuesta US$ 11, desde Venezuela, US$ 28, desde los Estados Unidos US$ 40 y desde ultramar es un precio superior. De ahí que vamos a tener una mayor dependencia de la región en lo que refiere a la importación del gasoil. ¿Cuál es nuestra experiencia reciente en materia de importar combustible de la región? Por ejemplo, tomemos el caso del gas. Hoy el gas que viene de la República Argentina tiene un precio en pesos argentinos que es fijo para el que se consume en Argentina y tiene un precio en dólares muy superior para el que viene a Uruguay por el Decreto Nº 690 de ese país. Por ende, nosotros estratégicamente si cerramos la refinería vamos a tener una dependencia de cualquier medida de quienes son nuestros competidores directos para el acceso a algo esencial como es el combustible. Con lo cual yo creo que la refinería es una suerte de seguro de vida para las actividades productivas en el país. Frente a ese argumento se me dice que se cierre la refinería y cuando suceda esto la abramos. Este argumento no resiste el más mínimo análisis, porque los costos fijos de tener una refinería cerrada, a la espera de que suceda esto, haría totalmente inviable cualquier tipo de operación.

Por ende, siendo fiel a mis convicciones y no al cortoplacismo de decir que quiero combustible barato para el consumidor, creo que tengo el deber de proponer este proyecto de ley de adecuación tributaria. Esto no significa gravar más al gas natural vehicular sino que el país entero toma una decisión estratégica que ya la viene asumiendo desde hace cuarenta años, que dice que el combustible que va a los vehículos tiene una determinada carga tributaria y el que va a la producción tiene otra. Cuando se está haciendo esto, no se está más que aplicando un criterio de defensa de las condiciones de la competencia en la producción. No se trata de un proteccionismo de nuestra producción; es una defensa de las condiciones en que nuestros productores compiten en el mundo. Hoy el gasoil en Uruguay está más barato que en Argentina y Brasil, y esto es una ventaja comparativa para nuestros productores muy clara. Defender las situaciones de "dumping"; defender las situaciones cuando hay precios de referencia; defender las situaciones de desigualdades que existen en nuestros productores, creo que es un deber no ya del Ministro de industria de Uruguay. Y eso es lo que estoy haciendo cuando estoy proponiendo este proyecto de ley que, además, no hace más que reiterar la estrategia que ha seguido el país y que se pretendió abandonar hace algún tiempo, cuando se dijo que debíamos abrirnos al mundo y que el mercado resolviera todo.

Reitero que acá hay tres caminos. Primero, el del proteccionismo absoluto con el que no estoy de acuerdo y es muy fácil: no entra nadie y nuestras ineficiencias nos comen. El segundo es el de la apertura indiscriminada, que también es muy fácil, es decir, abrir y que el mercado regule las actividades. Creo que esto termina siendo ingenuo, porque nadie lo hace en el mundo, donde se subsidia y protege. Por último, el camino más difícil, que es el de asegurar mediante políticas activas la competencia en el mercado. En ese camino nosotros hemos planteado este proyecto de ley.

Por último, reitero -en esto hemos siendo bien claros- que este proyecto que ingresó por el Senado es independiente de la autorización del gas natural vehicular. Eso es bien claro. No es este proyecto de ley lo que está haciendo menos competitivo que antes al gas vehicular, sino que hicimos algo que nunca se había hecho en este país: bajamos el precio de la nafta. Y ya hay algo bueno con la sola posibilidad del ingreso del

gas vehicular: nos obligó a bajar el precio de la nafta. Nos sobraba nafta y bajamos su precio. No por un capricho sino por los argumentos que he expresado.

Agradezco a los señores Diputados la oportunidad de hacerles saber cuál es mi pensamiento, porque en los últimos días he escuchado algunas posiciones en el sentido de: "lo vamos a apoyar", "no lo vamos a apoyar". Creo que la mejor forma de tomar decisiones en esto es estar abiertos a los argumentos del otro, así como nosotros estamos abiertos a los de ustedes, para que nos convenzan en otro sentido.

**SEÑOR COSTA.- Quiero hacer una pequeña aclaración. Cuando dije que no hay una norma legal, debí hacer referencia al decreto de 1974 y no a una ley, como bien me corrigió el señor Ministro.**

Volviendo a la consulta que le hizo el regulador a ANCAP en cuanto a tener dos tipos de GLP, uno con bajo octanaje que no sea carburante, y otro carburante, la solución que está poniendo a estudio el regulador permitiría -como dijo el señor Ministro- que el Poder Ejecutivo y, eventualmente, el Parlamento definieran opciones de política de gravar un producto con un nivel de impuestos en línea con los otros combustibles para uso vehicular y otro para uso residencial.

**SEÑOR MELLO.- En este tema los extremos no nos sirven y hay que buscar elementos que aproximen las distintas posiciones.**

Queremos dejar una constancia con respecto a las transformaciones de los vehículos. Tecnológicamente, el mundo trabaja muy rápido y Uruguay debe ponerse a tono con esas transformaciones o adecuaciones.

Deben saber que los vehículos se pueden transformar de nafta a GNC, duales; de nafta a GLP, duales, y de gas oil a GNC, duales también. Hemos consultado a ingenieros técnicos de última generación y en Argentina hay lugares donde ya se ha implementado este sistema dual de utilización de gas oil-GNC y los costos para implementar tanto en automóviles como en vehículos de transporte, ómnibus, etcétera, son muchísimo menores que los que se pagan cuando se transforma un automóvil gasolero a GNC o un ómnibus gasolero a GNC, además de todas las ventajas que tienen siendo duales.

Voy a dar algunos precios. Se manejaba la idea de que para transformar un ómnibus gasolero a GNC en el viejo sistema los precios eran de entre US$ 8.000 y US$ 9.000. Con esta nueva técnica, que ya se está experimentando y que probablemente pueda ser expuesta en Montevideo, el valor de transformar un ómnibus gasolero a GNC, sin hacer ningún movimiento en el motor, alcanza los US$ 4.300. En el caso de los automóviles gasoleros, el valor es de entre US$ 1.200 y US$ 1.400, transformándolos en duales. Esto abre desde el punto tecnológico una posibilidad en las transformaciones de vehículos.

¿Por qué decimos esto? Todos sabemos que Uruguay importa alrededor del 35% del gas oil, que no pasa por la refinería. Lógicamente, aquí se abre un gran interrogante sobre la normativa o las posibles previsiones que estuvieron presentes cuando se elaboró algún proyecto de ley, ante la posibilidad de sustituir ese gas oil importado por la utilización de GNC en vehículos duales, como se está planteando en este momento. Quiere decir que aquí hay un camino a revisar, porque si importamos por esos valores, con los precios actuales del gas nuestra balanza comercial saldría beneficiada. Hemos hecho cálculos económicos al respecto y entre los valores del costo del GNC, si se sustituyera todo lo que se importa -y después quiero hablar de un aspecto importante, que son los techos de transformación de los vehículos- por la utilización de GNC, como los precios son distintos -mayores los del gas oil y menores los del GNC-, estaríamos ganando alrededor de US$ 39:000.000. En este sentido, creo que hay una salida para entrar a conversar o a convencer sobre la utilización del GNC en gasoleros.

También hay que hablar de cuál es la experiencia mundial en los proyectos de transformaciones de este tipo. Sabemos que a nivel mundial el promedio de transformaciones de vehículos ha alcanzado el 8%. En Argentina, que produce el gas, oscila entre el 13% y el 16%, en 10 o 15 años de transformaciones. Es decir que cuando se prevé organizar hacia al futuro el escenario de transformaciones, no prevemos que todos los automóviles que ahora funcionan a nafta se van a transformar a GNC. Tampoco todos los nafteros se transforman a GNC; también hay gente que se incorpora al mercado para gastar en GNC. Es sabido que en estos momentos hay una realidad que planteaba muy bien el señor Diputado Perdomo. Yo me pregunto, si el gas oil está tan barato, ¿por qué nuestros productores rurales están transformando sus vehículos a gas oil en GLP? Por lo tanto, no hay que tener miedo a ciertos desafíos que no van en contra de nada. No somos

fundamentalistas en el sentido de que hay que cerrar la refinería. En este momento estamos hablando de que si importamos gas oil podemos trasladar esa importación a la utilización de GNC.

Hay techos de transformaciones de esos vehículos al GNC y los cálculos que hemos realizado con nuestros técnicos hablan de que ese tipo de transformaciones da la posibilidad de que, en 10 años, la población opte por la utilización de este gas que está incorporado a nuestra matriz energética, con precios menores que los que el Poder Ejecutivo en este momento plantea a través de este proyecto de ley. Si se mantuviera el precio por la ley del 2002, los valores que alcanzaría el GNC sería de $ 10,59. Vamos a dejar una pregunta planteada para el señor Ministro y sus asesores. ¿Cuánto valdría el GNC si le ponemos el impuesto que plantea el Poder Ejecutivo?

En todo esto hay que tener en cuenta los techos. No va a haber una transformación generalizada porque a nivel mundial tampoco ha ocurrido. ¿Por qué no ocurre eso? Porque quien va a transformar su vehículo va a pensar que tiene que gastar primero y rodar su vehículo para recuperar su inversión. Transformar un auto naftero al GNC cuesta unos US$ 1.000 y hay que recorrer unos 30.000 kilómetros para recuperar la inversión. Cuando se transforma un vehículo naftero o gasolero pequeño hay que ponerle un tanque y la valija se achica, lo cual también es un problema. Todas esas condicionantes le ponen un techo a la transformación y abren una discusión al respecto.

Cuando uno dice que hay posibilidad de que ocurran estas transformaciones en un 8% o 10% de gas en el Uruguay, sabemos que eso va a repercutir en la economía del país. Se van a instalar estaciones de servicio, trabajarán sectores que ahora no lo están haciendo porque la gente no saca su vehículo a la calle y pequeños transportes que llevan mercadería tuvieron que acortar sus viajes. Eso le va a dar un dinamismo a la economía.

Nosotros cuidamos el tema de la refinería pero no hay que olvidar que ANCAP, que es la responsable de la refinería y de todo lo que es energía en el Uruguay, ha hecho una inversión muy importante en el gas. Tenemos datos de que ANCAP ha invertido alrededor de US$ 64:000.000. Hay que recordar que, en primera instancia, el gas entró por Paysandú. Allí hay dos caños, uno de ANCAP y otro de UTE -de US$ 12:000.000- que no ha podido salir con su propuesta, pese a que nosotros hemos insistido en saber qué posibilidades tiene ese caño que tiene el gas pero no el consumo que debería.

ANCAP ha invertido US$ 64:000.000 en asociación con CONECTA para la distribución de gas en hogares en todo el país, asegurándole a esta empresa que, de arranque, iba a poder instalarse en alrededor de 700.000 hogares, cosa que no ha ocurrido. También hubo una asociación de ANCAP con Gasoducto del Sur y la parte de GASEBA que está conectada a ese gasoducto que se va a encargar de Montevideo. Cuando ANCAP invirtió esos US$ 64:000.000, ¿con qué objetivos lo hizo? Puede haberlo hecho para que las industrias se conecten a esos gasoductos. Eso está bien. En asociación con CONECTA se podría llegar a los hogares, y eso también es bueno. Sin embargo, el gas también se puede usar como combustible vehicular. Vamos a tener aquí a las autoridades de ANCAP brindando los números ciertos, pero nada de lo que estaba previsto desde el punto de vista de las inversiones ha ocurrido. Las pocas industrias que hay en el Uruguay no se conectan con la rapidez con que ANCAP tiene comprometido vender para el año 2004.

A partir de 2004 ANCAP tendrá que pagar por un "take or pay" que le va a costar US$ 3:000.000. Sabemos, además, que por cada metro cúbico de gas que venda ANCAP podría ganar un centavo de dólar. Si vendiera 1:500.000 metros cúbicos por día ganaría US$ 5:000.000 al año. Entonces, nuestra preocupación es la siguiente. Si las previsiones de conexión domiciliaria no se han cumplido y se invirtió tanto dinero, si la industria tiene problemas para conectarse, si la producción que tiene que trabajar con el gas oil no lo hace porque sigue caro, ¿por qué ANCAP no utiliza una parte ínfima de ese gas para los vehículos ya que no le va a faltar nada y aumentaría su recaudación?

Con todo este panorama podemos prever que habría posibilidades de utilizar gas, el GNC, para las flotas cautivas. En ese sentido, quisiéramos saber qué estudios hizo el Ministerio con respecto a estos nuevos avances tecnológicos.

**SEÑOR SENDIC.- Aprovecho para saludar al señor Ministro -a quien no había tenido posibilidad de conocer personalmente- y a la delegación que lo acompaña.**

En primer lugar, quiero dejar constancia de que nuestra fuerza política tiene agendada para los próximos días la discusión de este proyecto de ley de los señores Diputados Arregui y Mello y hay un elemento que resulta importante a tales efectos. Recientemente traté de conseguir información al respecto comunicándome con el Ministerio pero no puede obtenerla. Me gustaría saber en qué está la negociación con Argentina sobre los precios establecidos en los contratos, ya que la decisión que se tomó en determinado momento nos dejaba, prácticamente, fuera de competencia en este tema. Uno de los elementos que me produce aprehensión es que dudo mucho que, en su matriz energética, Uruguay tenga que hacerse más dependiente de uno de nuestros principales competidores en los mercados internacionales. Eso es algo que habrá que considerar.

**SEÑOR ALONSO.- Voy a ser extremadamente breve. Quizás esto dé para una nueva reunión de trabajo. Además, ahora estamos hablando de lo más urticante, una iniciativa que está en otra Cámara y, por lo tanto, si pasa a la nuestra, tendremos la oportunidad de analizarla en profundidad.**

De todas maneras, no quería dejar de hacer algunos comentarios. Me pareció muy completo el análisis del señor Ministro con respecto a la justificación de la carga tributaria, pero no lo comparto. Es la primera vez que lo escucho con tanta nitidez y claridad, pero no comparto algunos criterios. La lectura que hace el Gobierno, particularmente el Ministerio competente, al que voy a dar todo el apoyo para que tenga la mayor competencia en este tema -ya lo hemos comentado en esta Comisión-, la interacción que se da entre los distintos agentes del Estado y las competencias que tienen los entes y las responsabilidades que se asumen algunas veces -no estoy criticando a este Directorio de ANCAP ni a los anteriores- hacen que no siempre esté bien encuadrada la responsabilidad del Ministerio de Industria, Energía y Minería, que es el que debe fijar las políticas nacionales con respecto a los temas energéticos. Y hemos visto que ha habido diferencias y divergencias entre el jerarca y el Directorio del ente; yo creo que es el jerarca el que debe marcar el rumbo.

Las diferencias de inflexión con respecto al análisis que se hace quizás parten de una misma lectura: que tenemos como cuello de botella los temas vinculados a la refinación de combustible en el Uruguay. Parecería que la interpretación que se hace de la realidad es que se trata de una adecuada decisión estratégica porque los costos alternativos aparecerían como poco atractivos por la vía de lo que cuesta el transporte.

Entiendo que eso pueda ser un punto de partida, pero si el Uruguay tiene, como estratégicamente lo ha hecho, inversiones por parte del Estado y de privados -que han sido inducidos a hacerlas- en transporte de gas y su incorporación a la matriz energética, creo que no podemos establecer artificialidades, aunque estas sean producto de necesidades que puedan aparecer como estratégicas, que no permitan que en el mercado de la utilización de la energía y de los combustibles haya libertad como para que sea el usuario el que resuelva. El argumento central que se ha manejado es que si permitimos que el gas compita en igualdad de condiciones con las naftas super vamos a tener un problema más grave que el que tenemos hoy, que es legítimo y es de mucha lealtad plantearlo de esa manera, lo que me lleva al razonamiento inverso al del punto de partida, es decir, que tenemos que establecer artificialidades para mantener una refinería funcionando. Creo que es un tema muy profundo. Es muy bueno que tengamos la URSEA, las competencias del Ministerio asumidas con respecto al tema, que estemos discutiendo estos asuntos y el tratamiento maduro que se está dando al problema desde el Parlamento porque, en gran medida, la forma en que podamos resolver estas cuestiones se potencia el modelo de país al que queremos llegar, y la materia de los insumos y la energía es esencial.

No podemos pensar en pasar de un país exclusivamente productor de "commodities" a uno que incorpore valor agregado y, por lo tanto, genere más riqueza y dé más bienestar a la gente si no hacemos transformaciones, y estas necesitan energía. En algunos casos accedemos a ella por otra vía, pero con costos diferentes y, por lo tanto, es razonable que el país haya dado los pasos para interconectarse a la red de gas que viene de Argentina pero que, por lo que entiendo, también está en otros países de la región, en una estrategia colectiva que creo que es la adecuada. Me parece que acá tenemos un problema, una gran piedra en el zapato, que es la refinería, que debemos resolver. En principio, quería marcar -no es una posición tomada- que debemos buscar la forma de explorar todas las salidas posibles que se puedan dar y no establecer artificialidades en el mercado energético nacional.

**SEÑOR PERDOMO.- Vamos a ser absolutamente breves, sobre todo pensando en que será necesario generar una nueva oportunidad para discutir estos temas.**

También creo que el argumento del Ministerio ha sido claro y válido. Yo fui miembro informante del proyecto de ley sobre ANCAP y conocí detalladamente la posición de los distintos actores en una fortísima discusión. Esta ley prevé ciertas liberalizaciones para marzo de 2004 y para enero de 2006, si es que se pone en marcha en alguna oportunidad. Pero no somos de los que creemos que en el tema de la refinería hay que actuar con dogmatismo absoluto. También estamos muy lejos de los simplistas que creen que apagamos o prendemos la refinería de acuerdo con las posibilidades porque no solamente hay un tema de costos sino también de funcionalidad y manejo.

Hemos querido tener en esto una actitud responsable, pero tenemos una fortísima percepción, por datos reales de la baja en el consumo de las naftas debido a la crisis y a los precios, que la tendencia se va a incrementar enormemente. Más que en los números, uno lo ve en las calles y en las rutas. Ya hay una gran baja en la utilización de vehículos a nafta y esto se va a agudizar con el tiempo.

Entendemos estos argumentos. Como sector que, además, tiene un representante en el Directorio de ANCAP, hemos estudiado el tema responsablemente. Hemos escuchado un muy buen argumento del señor Diputado Alonso sobre el tema de las artificialidades. Nosotros creemos necesario el establecimiento del gas natural comprimido pero con la competitividad suficiente, lo que difiere con el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo.

Tenemos algunas consideraciones sobre lo expresado por el señor Diputado Mello y también por el señor Ministro, pero con respecto a esto último pensamos que si estamos conectados lo hicimos no solamente por la necesidad de mejorar la diversidad de la matriz energética sino además por un hecho de integración regional en una región en la cual entendemos que es necesario incrementar el intercambio. Pensamos que esto está bien y no crea grados de dependencia.

Como decíamos, la discusión será más extensa en otra oportunidad, pero queríamos comentar con claridad al señor Ministro que lo expuesto por él y su equipo es un argumento muy fuerte. Además, es responsable, en función de que nos consta que no sería este tema un tema explosivo y que a él le llegaría en su gestión ministerial. Es un reconocimiento a que las cosas que se están planteando se hacen porque se está convencido y pensando en el mediano plazo. De todas maneras, queríamos expresarle nuestras diferencias al respecto.

**SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA E INTERINO DE TURISMO.- No estoy en contra de que ingrese el gas natural vehicular, aunque parece que esta discusión lleva a pensar eso. No estoy de acuerdo con que se cree un beneficio para el gas natural vehicular porque no va con la estrategia. Quiero que ingrese; es más, la gran diferencia que existe no se deriva de este proyecto de ley en el precio, que adelanto que va a oscilar en $ 19, menos que la nafta y el gasoil, sino que la nafta estaba a $ 27,50 y hoy está a $ 24,50 y si siguiera a este precio o a $ 30 continuaría existiendo una brecha suficiente. Hay que tener en cuenta dos cosas: el proyecto de ley y la baja de la nafta, como ya hemos tenido que hacerlo.**

El contrato de "take or pay" no es de ANCAP sino de UTE. Eso está vinculado con las gestiones que se están haciendo con Argentina.

**SEÑOR MELLO.- ¿ANCAP no tiene previsto consumir 1:500.000 metros cúbicos diarios a partir de 2004?**

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

**SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA E INTERINO DE TURISMO.- Otra apreciación rápida que quiero hacer es que ANCAP invirtió en gas pero no por el tema de los vehículos. Eso está claro. Invirtió en gas para la generación de energía, para la industria, para casa de familia y, en última instancia, para el gas vehicular. Entonces, decir que se invirtieron U$S 64:000.000 y ahora no se van a usar es no ver la totalidad del tema. No va a invertir U$S 64:000.000 en un negocio que le va a hacer perder su negocio principal; lo hizo por los otros motivos.**

Creo que el gasoil no es caro, porque hay que compararlo con la realidad del mundo y de la región en que vive. Si en Venezuela hay problemas, en Irak hay problemas y en Nigeria también, y el precio del petróleo

internacional sube, no es una cuestión de que el gasoil sea caro para nosotros, sino para todo el mundo. Hay que compararlo con los precios del gasoil de la región para determinar si el nuestro es caro o no porque, en definitiva, es un insumo que se importa. Creo que no es caro; es el más barato de los últimos veinte años, comparado con Argentina y Brasil. En los últimos veinte años nunca tuvimos el gasoil más barato que nuestros dos vecinos. Así que en eso me permito discrepar.

Respecto a la pregunta sobre las flotas cautivas, trabajamos en eso y nos reunimos con CUTCSA y esta finalmente abandonó la Mesa Nacional del Gas Vehicular. Hoy sostiene que no le es rentable pasar su flota cautiva al gas, por dos motivos: por el costo y la incertidumbre que hay en el precio a largo plazo, y porque tiene un problema de logística. Llenar hoy un tanque de gasoil de un ómnibus le lleva un minuto y uno de gas le llevaría más tiempo, por lo que la detención de los vehículos le afectaría su funcionamiento. Creo que el estado de la técnica no está desarrollado lo suficiente como para tomar una decisión. Nos informamos con los técnicos en Argentina acerca del gasoil y nos dicen que ese sistema dual se está desarrollando, no está aprobado ni en el mercado. Entonces, tomar decisiones sobre algo que se está desarrollando nos parece que no es responsable. Si CUTCSA cambiara hoy su flota le insumiría entre U$S 10:000.000 y U$S 12:000.000, que tendría que pagarlo con la diferencia del combustible, y nadie puede responder la pregunta que nos hizo: "¿Me asegura el precio del gas a diez años para que yo pueda pagar la deuda, porque si no mi empresa va a quebrar?". En eso tengo que ser muy cuidadoso. Sé que se está experimentando con el sistema dual, pero también sé que todavía no está en el mercado.

Creo que en estas cosas no tenemos que hablar de artificialidades, porque al hacer esto estamos acentuando artificialidades. El distinguido profesor de derecho tributario de la Facultad de Derecho, Ramón Valdés Costa -tuve la suerte de asistir a sus clases-, decía que cuando se establecen impuestos hay que seguir determinados criterios, como capacidad contributiva, igualdad entre las cargas, etcétera. ¿Cuál es el criterio que hoy sigue el país en cuanto a la capacidad contributiva? Está creando una nueva artificialidad. ¿Por qué? Porque a igualdad de condiciones está poniendo a alguien en desventaja con respecto a otro. La artificialidad se crea al poner la misma carga al gas natural vehicular que al gasoil y no a la nafta. ¿Por qué? Porque va a sustituir a la nafta. Artificialidad es lo que tenemos hoy, porque a igualdad de condiciones se está gravando en forma distinta. El principio de igualdad establecido en la Constitución y en el propio Código Tributario establece que igualdad no es tratar en forma igual a los desiguales sino tratar en forma igual a todos los que se encuentran en la misma condición. Creo que la artificialidad es lo que hay hoy, no lo que estamos proponiendo, que es no acentuar artificialidades.

El gran problema -creo que en esto vamos a estar de acuerdo- es que hoy tenemos diferente precio para el gas, para la nafta, para el gasoil, para el supergás y para el fueloil. Si no queremos crear artificialidades todo tendría que valer lo mismo, y si el país decide privilegiar el combustible que va a la producción, debiera hacerlo por la vía de la devolución de impuestos, paso que ya se dio en esta Legislatura, cuando en enero se comenzó a sustituir el IMESI por el IVA. Creo que el camino que tiene que seguir el país en los próximos años es, precisamente, ese: no crear artificialidades con los precios, porque los consumidores siempre van a elegir lo más barato; esa es una regla de la vida, yo también lo haría. Insisto: si queremos beneficiar a la producción deberíamos hacerlo por la vía de la devolución de impuestos. Ese es el camino, y ya se inició en esta Legislatura.

Es evidente que si el gasoil era más barato todos se iban a pasar a ese combustible. Y si creamos una artificialidad y establecemos que el gas sea más barato, todo el mundo se va a pasar al gas, y vamos a ver las garrafas en los tractores y en los autos.

Esto hay que plantearlo con todas las letras. ¿Uruguay va a subvencionar el gas con destino vehicular como subvenciona al gasoil y al fueloil? ¿Lo va a hacer? Esta es la pregunta que tenemos que contestar. ¿Estamos dispuestos a subvencionarlo? Yo creo que no, por los argumentos que esgrimí.

En definitiva, todo esto nos lleva al verdadero tema: que los combustibles no deberían tener distinto precio sino depender de su rendimiento; creo que en esto estamos de acuerdo.

Yo tengo que actuar con responsabilidad. Algunos periodistas me comentaban que el gas de consumo familiar subió al doble; claramente, eso se debe al Decreto Nº 690. Entonces, cuando hay gente tratando de hacer su negocio legítimo vendiendo "kits" y estaciones, no puedo salir a decirle que lo haga; no puedo decirle que se endeude, que cambie su vehículo, porque va a ser más barato el gas vehicular. ¿Qué pasa si en uno o dos años ya no lo es? Yo habré actuado con mucha irresponsabilidad. En este sentido también tenemos que tener las

cosas muy claras, porque en materia de precio del gas nadie puede asegurar un horizonte. El precio del gas en la República Argentina hoy está en su piso, en el mínimo histórico; además, pesificado. Esto se da a tal punto que no se están haciendo inversiones en la cuenca austral y en la cuenca neuquina; el precio que se paga hoy por el gas no lo permite. ¿Qué va a pasar a corto plazo? Se van a acabar los yacimientos porque no se hicieron nuevas inversiones o tendrá que subir el precio del gas. Por otra parte, el precio del petróleo internacional está en su techo. ¿Qué va a pasar? Tendrá que bajar. Por ende, no puedo decirle a la gente que se endeude, que tome un préstamo bancario para encarar esto; tengo que decirle la verdad.

Les agradezco la oportunidad de intercambiar ideas con ustedes; creo que el tema ameritaría que volviéramos a reunirnos.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos vuestra presencia en la Comisión.**

Se levanta la reunión.